DOCUMENTÁRIO

MEMORIAL JUSTIFICATIVO DO PLANO DIRETOR PARA A CIDADE DE FORTALEZA (*)

(Apresentado à Prefeitura Municipal
em junho de 1947)

Urbanista J. O. DE SABOYA RIBEIRO

I

A PERSISTÊNCIA DE UM TRAÇADO

Quem examinar a planta da Cidade de FORTALEZA descobre fàcilmente as diversas etapas do seu desenvolvimento, que começou dominando as margens do côrrego Pajeú próximas à sua embocadura. Ali, junto à fortaleza que lhe daria o nome, nasceu e cresceu o núcleo primitivo, onde a "lei da persistência do traçado" permitiu até hoje a conservação de suas linhas mestras.

Êsse núcleo localizado "onde na realidade devia ser vila" (1), se não recebeu plano prévio, foi guiado por princípios cuja origem poderíamos encontrar no traçado das velhas cidades romanas de colonização. Os logradouros orientados segundo os pontos cardiais, firmaram-se no solo sem grandes ambições, partindo da praça da igreja matriz, base típica das cidades de origem portuguêsa que foram construídas no Brasil.

Êsse plano, precário como tantos outros de origem colonial, ajustou-se ao terreno e dele tirou as vantagens que as suas possibilidades poderiam permitir: nem mesmo seria possível plano mais ambicioso quando é notório que a própria localização da cidade sempre despertou as mais vivas controvérsias, de que a escolha definitiva da localização do porto foi, talvez, o seu epílogo.

(*) *A R. I. C., divulgando êste Memorial que, apesar de relativamente novo, é hoje raro, deseja fixar para a posteridade o esfôrço de alguns propugnadores da urbanização de Fortaleza, afinal anulado pelo interêsse de quantos se sentiam atingidos pelo Plano da Cidade.*

II

A POSIÇÃO GEOGRÁFICA

A Cidade de FORTALEZA deveria surgir antes como um baluarte situado ao longo de um caminho terrestre do que como um ponto de penetração, a exemplo do que aconteceu com a quase totalidade das cidades coloniais fundadas na orla atlântica.

A colonização em 1580 alcançava Itamaracá, se afirmava na Paraíba em 1586 e começava em 1597 no Rio Grande do Norte; por isso, diz Capistrano de Abreu, "o Ceará não podia continuar imune por muito tempo na marcha acelerada" para a conquista do rio-mar (2).

Perigoso e difícil era o camino marítimo ao longo das costas maranhenses; a êste respeito escreve o Padre Vieira: "Uma das mais dificultosas e trabalhosas navegações de todo o mar oceano, é a que se faz do Maranhão até o Ceará por costa, não só pelos muitos e cegos baixios, de que tôda está cortada, mas muito mais pela pertinácia dos ventos e perpétua correnteza das águas e dos ventos que ordinàriamente são brisas desfeitas, fica tôda a costa dêste Estado quase inavegável para barlavento, de sorte que do Pará para o Maranhão de nenhum modo se pode navegar por fora e do Maranhão para o Ceará com grandíssima dificuldade, e só em certos meses do ano que são de maior inverno" (3).

Destas dificuldades deveriam resultar não apenas a elevação do Maranhão a capitania independente, como assinala Capistrano, mas ainda os caminhos ligando Pernambuco ao Maranhão, que tanta importância tiveram durante a guerra dos holandeses.

Quando em 1603 Pero Coelho, que havia obtido da Côrte portuguêsa a patente de capitão-mór, partiu da Paraíba para a conquista do Ceará e do Maranhão, desembarcou na foz do Jaguaribe à "frente de 60 homens e soldados bem municiados e ajudado por Martins Soares Moreno", não penetra pelo vale, mas corre ao longo das costas, chegando em comêço de 1604 à foz do rio Camocim, de onde ruma para a serra de Ibiapaba; e nas suas proximidades, encontra os francêses, com quem trava combates e dos quais sai vencedor. Mas o seu destino é a conquista do Maranhão. Engrossadas as fôrças de Pero Coelho com os índios que dos francêses se passaram para o lado dos vencedores, chegaram às margens do Parnaíba; daí teve o Capitão-Mór que retroceder, porque as fôrças de sua expedição se negaram a acompanhá-lo na etapa final, que era a conquista do Maranhão (4).

Pero Coelho procura regressar à Paraíba, e, em meio do caminho, na barra do rio Ceará, deixou Simão Nunes Correia com 45 soldados. O núcleo humilde, protegido por uma palissada — menos uma fortaleza do que um refúgio —, deveria ser nos sonhos de Pero Coelho a "Nova Lisboa", capital de uma também sonhada "Nova Lusitânia" (5).

Lutando com parcos recursos e com o desânimo conseqüente de seus comandados, aguardando auxílio da metrópole que jamais haveria de vir, prometido pelo Governador Geral Diogo Botelho, Pero Coelho viu esboroar-se a obra que tanto sacrifício lhe havia imposto, e retornou através de perigos, acompanhado de sua esposa e filhos, ao Rio Grande do Norte, alcançando assim o Forte dos Três Reis Magos; poucos dias depois falecia, deixando implantado no caminho que deveria levar à conquista do norte o bastião humilde da barra do rio Ceará, onde os seus comandados ficaram durante 19 meses aguardando a sua volta.

Mas a abertura do caminho para o norte se impunha. Em 1607 os jesuitas Francisco Pinto e Luís Figueira, chegados a Mossoró, vindos de Pernambuco, rumaram para a Serra de Ibiapaba. Aí se localizaram durante breve tempo: n'uma revolta de índios foi morto o padre

Francisco Pinto, escapando o companheiro, que foi ter à barra do rio Ceará, de onde embarcou para o Rio Grande do Norte.

III

A INFLUÊNCIA DO CAMINHO

Não havia o Tratado das Tordezilhas convencido os francêses da justiça da partilha do novo mundo que o Papa havia feito entre portuguêses e espanhóis; pensamento de que também participaram os holandeses, sobretudo quando as terras espanholas e portuguêsas se encontravam sob a proteção de uma só corôa.

No Maranhão, em 1592, o armador de Dieppe, Jacques Riffault, que andava pirateando nas costas do Brasil, depois de uma tempestade em que perdeu o melhor de seus navios, pôs-se em contacto com os selvagens, com quem fêz amizade, fundando um pequeno núcleo de colonização que confiou a Charles de Vaux, depois do que partiu para a França, onde foi pedir o auxílio do rei, a quem deu informação a respeito dos recursos e riquezas naturais da terra. Henrique IV resolve explorar a terra à custa da corôa e, com êste objetivo, fêz voltar de Vaux, acompanhado de Daniel de La Touche — senhor de la Revardiére —, com as funções de comissário régio. Assassinado o rei em 1610, sòmente em 8 de setembro de 1612 seria finalmente fundada a cidade de São Luís. Três anos e quatro meses durou a ocupação francêsa do Maranhão. E as várias expedições portuguêsas, que a partir dos primeiros anos do século XVII transitaram pelo Ceará, o fizeram menos como colonizadores do que como expedicionários que buscavam pôr-se em contacto com os francêses que se iam firmando nas terras maranhenses.

Foi, assim, "a necessidade urgente e inadiável da conquista do Maranhão que inspirou a D. Diogo de Mendonça Furtado, 9º Governador Geral, realizar definitivamente a colonização cearense, pois a Capitania do Ceará deveria servir de base militar para as operações que se destinassem àquele objetivo" (6).

A própria expedição de Pero Coelho tinha como principal objetivo o de pôr-se em contacto com os francêses, de que é exemplo a luta por êle travada com as tropas de Bambille, nas imediações de Ibiapaba.

Ninguém mais capaz e melhor indicado para colonizar e defender a colônia do que Soares Moreno, que já havia participado da expedição de Pero Coelho.

Em 1611, por ordem de D. Diogo de Mendonça Furtado, partiu Soares Moreno de Natal para as margens do Jaguaribe, a fim de estabelecer relações amistosas com os indígenas da região, no que foi bem sucedido; os francêses, que aí fizeram uma tentativa de desembarque, foram repelidos, o que lhe valeu crescer os títulos com o de Capitão-Mór da Capitania do Ceará, com o qual deveria, de uma vez, empreender a sua conquista, colonização e defesa.

Partindo da Bahia, aportou à barra do rio Ceará em 1612, e aí, onde fôra o malogrado núcleo de Pero Coelho, ergueu um forte "capaz de abrigar 200 homens, soldados e moradores", a que deu o nome de São Sebastião, e construiu uma capela invocando Nossa Senhora do Amparo (7). Isso fêz com que o Governador Geral, tendo em vista a importância que o novo núcleo revelava, logo enviasse mais soldados e munições e um padre, aos quais viriam se juntar algumas famílias pobres originárias de Pernambuco.

Que o principal objetivo do núcleo era militar, diz o fato de, em 1613, Soares Moreno, depois de se encontrar com Matias de Albuquerque, a convite dêste, em Camocim, seguirem ambos para o Maranhão a fim de fazerem reconhecimentos a respeito da posição militar dos

francêses, d'onde, desdoberto, teve que retirar-se, regressando a Portugal, depois de haver passado por Trinidad e São Domingos.

Ainda uma vez deveria Moreno ligar a sua vida à história do Ceará. Em 1621 volta ao forte de São Sebastião. Já nesta época havia cessado o domínio francês no Maranhão; e a sua missão é agora mais de colonizador do que de soldado, e traz "consigo cavalos, vacas, cana de açúcar e grande quantidade de sementes diversas". Para incrementar o povoamento e colonização trouxe também várias famílias, incluindo alguns parentes. Estava assim fixado o destino de uma corrente de civilização, que deveria encontrar no núcleo urbano a expressão de sua grandeza.

IV

CRIAÇÃO DO ESTADO DO MARANHÃO

Um dos fatores que retardaram ou contribuiram para a decadência dà colonização Martins Soares Moreno em terra cearense foi, sem dúvida, a criação do Estado do Maranhão, do qual ficou dependendo a Capitania do Ceará.

Com efeito, em 1621 resolveu a Côrte dividir o Brasil em dois grandes Estados: o do Maranhão, ao norte, ao qual deveria pertencer o Ceará, e o Estado do Brasil, ao sul.

Essa resolução coincidiu com a chegada do colonizador Soares Moreno, a quem, pela carta patente 1619, fôra feito mercê da Capitania do Ceará.

Êste solicitou a el-rei, em petição, que a sua Capitania ficasse pertencendo ao Estado do Brasil, alegando as dificuldades de comunicação pela costa "inavegável", confirmando o que mais tarde informaria o Padre Vieira, e as dificuldades de comunicações por terra, devido às numerosas tribos inimigas, a cujo contacto já se tinha exposto; ao contrário, havia grande facilidade de comunicação com Pernambuco para onde a navegação era fácil (8).

Separado, de direito, do Govêrno do Estado do Brasil, e, de fato, do Estado do Maranhão, sem receber auxílio direto da metrópole e sem que os governadores dessem cumprimento às provisões régias como mandava El Rey, faltando até "o pagamento aos poucos... com que, com tanto trabalho, sustento há tantos anos esta capitania, há quatro que nos faltam os pagamentos, com que os pobres andam todos despidos e doentes, e tão desesperados que cada hora receio um motim..."

Mesmo assim procurou Soares Moreno algo fazer em proveito da colonização, tendo reconstruido a fortaleza em 1626, por ocasião da chegada de Francisco Coelho de Carvalho; contudo, a "ação de Martins Soares é quase nula", e o "maior embaraço com que se luta para exploração e povoamento daquelas partes, é a falta de gente e de recursos".

Para tomar parte na guerra contra holandeses, segue Soares Moreno para Pernambuco, em 1631. É o começo do fim.

A situação torna-se dia a dia mais precária; na impossibilidade de levar auxílio à sacrificada Capitania, ameaçada pelos bátavos, Bento Maciel, Governador do Estado do Maranhão, com o apôio do Conselho Ultramarino, em 1636 resolveu incorporar à guarnição de São Luís a tropa que ainda restava na palissada da barra do rio Ceará. E, antes mesmo que se efetivasse essa resolução, os receios bem fundados de ataques dos flamengos foram confirmados: Bartolomeu de Brito, com a pequena guarnição, não pôde oferecer a necessária resistência aos holandeses, os quais, sob o comando de Garstiman e Huss, com apenas 125 homens e alguns índios, investiram contra o povoado em fins de 1637, depois de desembarcarem na enseada de Mucuripe (9).

Em 1644, com a notícia da vitória dos patriotas em São Luís, dá-se

a revolta, que culminou num massacre geral, em que perdeu a vida o próprio chefe das tropas bátavas, Gedion Morris (10)

Novo e fugidio alento teve a abandonada Capitania, sem que para ela viesse o novo Capitão-Mór Diogo Coelho de Albuquerque, tendo o Sargento-Mór André Rodrigues assumido o govêrno, até que, em abril de 1649, voltam os holandeses, sob as ordens de Matias Beck, a dominar a situação.

V

A FUNDAÇÃO HOLANDESA

A fase iniciada por Beck constitúi, na realidade, o episódio mais importante para a cidade que se ia formar, desde a época em que Pero Coelho estacionou na barra do rio Ceará. Os holandeses, com Garsttsmam e Huss, já haviam feito do Mucuripe o seu ponto de desembarque; Matias Beck desembarca também naquelas plagas, que deveriam firmar o destino final da atual Cidade de FORTALEZA.

O chefe holandês iniciou a sua campanhia fazendo construir um forte sob a planta de Ricardo Carr, a que deu o nome de Forte de Schoonenborch, em honra ao então governador bátavo de Pernambuco.

Já vimos que, de início, a Fortaleza de Nossa Senhora do Amparo foi para os portuguêses um baluarte ao longo dos caminhos terrestres; ao passo que, para os holandeses, deveria ser um ponto de apôio nas costas atlânticas, com objetivos comerciais mais imediatos. Tivessem uns ou outros em mente a conquista do sertão, e o baluarte inicial teria sido localizado na embocadura de algum rio que, como o Jaguaribe ou o Acaraú, pudesse facilitar a sua tarefa de penetração.

Foi principalmente na embocadura dos grandes rios, nas baías, angras ou enseadas seguras e de fácil acesso, que se desenvolveram a quase totalidade das cidades brasileiras, o que de resto é a repetição do velho aforisma romano — "a água constrói cidades".

Ao sítio mais adequado às jornadas portuguêsas, deveriam os holandeses opôr o sítio mais favorável às suas conquistas: um contato mais fácil com o oceano, uma enseada mais própria ao fundeamento de embarcações, um côrrego que pudesse abastecer o forte situado nas suas imediações. E foi isso mesmo o que salientou Matias Beck, que no seu Diário informa: "Não conseguimos encontrar nenhum sítio mais próprio e melhor do que aquêle que temos assentado o nosso quartel, assim por ter próximo um rio de água fresca e doce, que do monte ou fortificação pode ser defendido, por estar contíguo à praia defronte do porto onde estão surtos o hiáte *Vlissinge* e o barco *Capodello*, de modo a permitir fàcilmente receber por mar os nossos víveres e munições". Em condições portanto melhores do que as da barra do rio Ceará onde a entrada do porto era "muito perigosa para dele sair" (11).

Essa referência — "não conseguimos encontrar nenhum sítio melhor" — indica que o sítio escolhido não era ideal, porém aceito por ser o melhor que foi encontrado.

Com o apôio militar de que necessitavam, puzeram-se os holandeses à cata de recursos ou de base econômica, que era um dos seus objetivos. No reduzido espaço de tempo entre 1649 e 1654, puderam fazer "trafegar as salinas do Cocó ou Pajeú", e promoveram a inspeção das encostas da serra de Maranguape, onde presumidamente deveriam encontrar minas de pratas, ligando-se a êstes estudos os nomes de Helbach e Simplesel (12).

Quem examinar as condições topográficas da região que do Passeio Público se extende em tôdas as direções, não terá dúvida em afirmar que o berço da cidade nas proximidades do Pajeú melhor convinha à fundação de um núcleo de colonização e conquista do que nas margens

do rio Ceará. Aqui mais próprio aos labores pacíficos da agricultura e da pecuária; ali melhor para as atividades do comércio e da indústria e para a construção de um baluarte necessário à defeza simultânea da terra e do litoral.

Damos assim inteiro apôio à opinião de Raimundo Girão, (13) quando diz: "Parece de justiça ligar a fundação da capital cearense ao nome de Matias Beck, pois que à égide da sua fortificação e ampliando-se em volta desta é que ela se enraizou e cresceu". Apenas preferiamos dizer: "É de inteira justiça"; e não "parece de justiça", forma menos afirmativa, de que fêz uso o ilustre escritor cearense.

Pode-se contar os holandeses entre os mestres da arte de construir cidades; e se no Ceará não chegaram a selar o traçado da urbs é que decerto não houve tempo para tal, deixando, entretanto, escolhido o "fundus" sôbre o qual deveria crescer a cidade, em etapas sucessivas, vencendo a má vontade de muitos com a bôa vontade de uns raros.

VI

RETÔRNO DOS PORTUGUÊSES

Álvares de Azevedo Barreto foi o primeiro Capitão-Mór que veio ter à Fortaleza depois da capitulação dos holandeses; estabeleceu-se na fundação bátava, construiu uma capelinha, mudando o nome do forte para o de "Nossa Senhora da Assunção".

Conjurado o perigo das incursões dos francêses, expulsos os holandeses do Brasil, menor importância passou a ter o "castrum" colonial encravado entre as dunas e de nenhum valor para a conquista do interior, pois que para tanto faltava a presença de um grande ou médio vale que corresse perpendicularmente à costa.

Estava sob o domínio holandês, e ainda continuava para o governador do Estado do Maranhão, Francisco Coelho de Carvalho, como sendo uma atalaia e um ponto de proteção para a navegação.

Como um pôsto militar continuou até 1663, quando o Capitão-Mór João de Melo Gusmão trouxe consigo a sua família, vindo se juntar ao "gentio da terra e os soldados que a defendem", que constituiam a população local.

Êsse povoado, pobre e protegido precàriamente, guarnecido por soldados que viviam de mistura com a indiada, olhos fitos no forte que se arruinava e na capelinha humilde, atravessou sem lances de heroismo, quase apagadamente, a segunda metade do século XVII, no fim do qual já contava com mais de duzentos moradores, população que deveria caber em pouco mais de 4 hectáres de terra, às margens do Pajeú.

Já por êsse tempo a colonização do Ceará alcançava o extremo norte do seu litoral, com a missão dos jesuitas Antônio Ribeiro e Pedro Barbosa de Pedrosa, que, vindos do Maranhão, lançaram com uma capela, casa para hospício e colégio, os fundamentos da hoje cidade de Viçosa (1656). Os trabalhos de catequese lograram grande êxito dos missionários, a quem, de bom grado, se submeteu o gentio. Poucos anos depois (1659) construiu-se o reduto fortificado de Camocim, tornando-se assim mais fácil o socorro às aldeias que se espalhavam pela Ibiapaba. Muitos caminhos foram abertos, pondo em comunicação essas aldeias com o Ceará e com o Maranhão (13).

VII

ESCÔLHA DEFINITIVA DO SÍTIO. CRIAÇÃO DA VILA

O quadro de Fortaleza no início do século XVIII estava, pois, ampliado, pelos caminhos que se multiplicavam. Sòmente a partir do fim do século XVII começa a aparecer o espírito municipal, a vontade ou

o desejo de dar ao núcleo os fóros de vila. Em 1696, o Capitão-Mór Pedro Lelou informava ao rei que "o Siará já com mais de 200 moradores necessitava de ministro e oficiais que lhes decidissem as dúvidas e sentenciassem as causas". Antes, nesse mesmo ano, o ouvidor Cristóvão Soares "havia proposto a criação, no Ceará, de Câmara, juizes, vereadores e escrivão"; e, como resultante dessas sugestões, deliberou o govêrno real, pela carta de 13 de fevereiro de 1699. que se criasse em vila o Ceará, eleitos os oficiais, camaristas e juízes ordinários, tudo com o fim expresso de "se atalharem parte das insolências que costumam cometer os capitães-mores e se administrar melhor a justiça" (14).

Em janeiro de 1700 são realizadas as eleições, em que são escolhidos os juizes ordinários, Manuel da Costa Ramos e Cristóvão Soares de Carvalho; vereadores, João da Costa Aguiar, Antônio da Costa Pessoa e Antônio Dias Freire; e procurador, João de Paiva Aguiar (15).

As eleições haviam sido realizadas no lugar denominado Iguape, sem que se fixasse o local da vila. Se a fundação dos povoados coloniais era marcada pela posição de um forte para aproteção dos seus moradores, a criação das mesmas, no que diz respeito ao traçado de praças e ruas e a localização de edifícios públicos, obedecia a normas que os colonizadores adotavam e a vantagens peculiares que o sítio oferecesse nas imediações do forte.

O conceito medieval de cidade reproduzia, também, o conceito clássico da cidade antiga: a cidade era o todo territorial e não apenas o núcleo urbano pròpriamente dito. Êste era apenas a séde da vila ou da cidade.

A povoação deve começar pela praça principal, em tôrno da qual se fixarão os principais edifícios da administração civil e religiosa; a rua direita ou principal marcará a base do plano que deverá se estender e donde partirão as demais ruas.

Consultado o govêrno de Pernambuco sôbre o local em que se deveria fixar a vila, foi ordenado que a mesma sediasse no lugar em que a povoação havia expontâneamente se formado, isto é, ao pé da fortaleza, "debaixo das armas dela", nas margens do Pajeú. E assim foi instalada, com a denominação de Vila de São José de Ribamar, sendo a Câmara empossada no dia 16 de julho de 1700.

Reclamou logo a Câmara contra a escolha do local, pedindo ao rei que a vila fôsse instalada em local mais próprio, na barra do rio Ceará, onde "existiam terras aráveis, abundante em água e pescarias".

Atendido o que a Câmara desejava, a séde da vila foi transferida para a barra do rio Ceará, ali permanecendo poucos anos, por haver reconhecido a nova Câmara eleita as vantagens da fundação holandesa, para onde novamente se transferiu a vila, por ordem do govêrno de Pernambuco.

Mas, ou porque essas mudanças retardassem o progresso da vila ou porque a vila procurasse local mais próprio ao seu desenvolvimento, para o qual ambos os sítios — as margens do Pajeú ou a Barra do Ceará — não se mostravam propícios, a Câmara pediu ao rei, em 1707, que a vila fôsse transferida para Aquirás, onde existia "bôa planisia, sítio alegre, boa água, permanente rio de peixe e pouca distância da barra do Iguape", pedido êsse atendido em 1711.

Em julho de 1713, transfere-se a vila para Aquirás, apesar de muitos protestos.

Pouco tempo depois, tendo a vila sofrido um ataque de índios, a Câmara procurou refúgio na povoação de Fortaleza, onde de novo pedem ao rei para sediar a vila; apesar dêsse pedido, foi mantida a Vila de Aquiraz, criando-se outra em Fortaleza, (1725) base política da atual Cidade (17).

VIII

A VILA DE FORTALEZA NO CENÁRIO DO BRASIL COLONIAL

Não é de admirar que em todo o resto do século XVIII tivesse a vila um lento progresso, quando se sabe que o século atrairia para as aventuras das bandeiras, que povoaram os sertões, os cuidados da metrópole e as atenções das gentes do Brasil.

As cidades brasileiras, em sua maioria, localizam-se no litoral e animam a agricultura primitiva; mesmo Salvador, Recife, Rio de Janeiro e São Luís, sédes de antigos govêrnos, poucos exemplos oferecem que revelem desenvolvimento da arquitetura civil. Outro tanto não aconteceu em relação à arquitetura religiosa. À cata de ouro e pedras preciosas enfurnam-se as bandeiras pelo interior selvagem; nas regiões auríferas crescem as cidades e nestas o fervor da religião ergue templos, numa réplica ao luxo beato de D. João V. Daí os santuários que, não apenas em Minas, mas em vários pontos do Brasil, com alguns chafarizes e raros palácios, constituem o nosso precário patrimônio de arte.

O govêrno colonial estava entregue aos agentes da côrte portuguêsa — capitães-móres, governadores, vices-reis —, muitas vêzes escolhidos entre fidalgos incapazes que "aspiravam a só ganhar dinheiro e ostentar poder e arbítrio na governação das capitanias que a côrte lhes designava como vítimas condenadas a seus caprichos e voracidade". (18)

No comêço do século XIX contava a cidade do Rio de Janeiro com cêrca de 50.000 habitantes, seguindo-se Salvador com 46.000, Recife com 30.000, São Luís com 22.000, enquanto São Paulo contava apenas com 16.000 almas.

O adiantamento cultural de nossas cidades no início do século passado é quase nulo. A Espanha, desde o tempo de Felippe II, havia baixado "Ordenanzas de poblacion e descubrimientos", orientando os povoadores quanto ao traçado das cidades e construção dos edifícios.

Paralelamente à ordem urbana, criou a Espanha, na capital de seus estados, várias universidades que deveriam abrir o caminho à cultura colonial. Lima, Caracas, Valparaíso, Santa Fé e México possuiam universidades em época em que o Rio de Janeiro não possuia uma só tipografia, pois a única que se instalara ao tempo de Gomes Freire, em 1707, fôra destruída por ordem da metrópole. Nas colônias inglêsas — Virgínia, Maryland, Pensilvânia —, em 1771 circulavam 25 periódicos, que espalhavam a cultura e a civilização.

Grande era a oposição que Portugal fazia a tudo quanto tendesse à civilizar as suas colônias, em comparação com os outros povos colonizadores. (19) E não reside noutra causa a razão pela qual a civilização brasileira só teve início depois da mudança da côrte de Lisboa para o Rio de Janeiro. (20) Se isso era verdadeiro em relação às partes mais ricas da grande colônia lusitana, podemos imaginar o que se passaria em relação a um pobre burgo, encravado em um areial, em meio de uma região áspera e parca de recursos econômicos

Grande é a pobreza da vila no fim do século XVII. Em 1786 o governador Azevedo Montauri fazia notar que "a necessidade de se edificar uma casa de Câmara e cadeia nesta vila é indispensável porque nem uma nem outra têm e não é sòmente esta obra pública de que a mesma vila necessita porque *não há absolutamente nada que seja cousa de utilidade pública*".

Essa situação perdurava ainda em 1792, quando não havia "uma casa de Câmara para as precisas vereações e necessários acórdãos do conselho, que para o dito fim está servindo uma das casas térreas que êste mesmo senado fêz arrendar, com indecência notável desta veterana Vila"... (21)

A pobreza local ainda impedia que, em 1799, pudesse custear, com impôsto especial, a vinda, para o Ceará, de um médico, um cirurgião,

hidráulicos e topógrafos, em virtude do lastimoso estado em que o povo se encontrava. Foi nesse ano que aportou a Fortaleza o 1.º governador do Ceará, Bernardo Manuel de Vasconcelos. Compara a sua capital com Aracati, onde sua "numerosa população, o comércio bem estabelecido", ... "a civilidade, a polidez de seus habitantes fazem esta Vila assás recomendável, juntando a isso uma agradável e regular arquitetura nas suas casas, e no grande número delas os donos possuem avultados cabedais", enquanto a Vila de Fortaleza é "um montão de areia profundo apresentando do lado pequenas casas térreas, entrando nesta classe a muito velha e arruinada casa dos governadores"... E ainda: "A riqueza dos seus moradores está depositada na mão de dois ou três, os quais são reputados muito abastados por possuirem 25 ou 30 mil cruzados, dos quais parte consiste em algumas roças de mandioca, outra muito tênue em dinheiro e o resto em dívidas, mas pouco seguras e outras dependentes ainda das decisões das Leis, e opiniões forenses. Uma falta absoluta de tôdas as cousas de primeira necessidade, é o que constantemente se experimenta e só com dificultoso e enfadonho encômodo se podem haver e da distância de cinco e mais léguas". (Ofício de 1.º de Janeiro de 1800). (22)

Criado pela carta régia de 17 de janeiro de 1799 o govêrno do Ceará, foi permitido o comércio direto com o reino, o que viria dar novo incentivo e desenvolvimento à economia cearense.

Curioso é notar que não se tenha pensado em transferir a séde do novo govêrno para o Aracati, onde o quadro geo-econômico, de fato, maiores possibilidades oferecia, sôbre qualquer aspecto que se considere. Procurou o novo govêrno, ao contrário, dar à Vila de Fortaleza as condições que facilitassem a tarefa do govêrno: instalou-se a Junta da Real Fazenda, criou-se a casa para inspeção do algodão, animou-se o tráfego marítimo, além da criação do Corpo de Milicianos e Baterias do Pôrto de Mucuripe.

IX

FORTALEZA SOB O BRASIL REINO

Grande influência teria certamente para Fortaleza a vinda da côrte portuguêsa para o Brasil.

Com a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional, o Príncipe Regente iniciou a sua administração em terras brasileiras; os governadores foram convidados a promoverem a "abertura de vias de comunicação ligando as respectivas capitanias às capitanias vizinhas". Por meio de concessões e sesmarias, convidam-se os súditos a se estabelecerem no interior, garantindo-se as suas indústrias e fábricas com destacamento de soldados para protegerem os novos moradores contra os ataques e invasões dos gentios. Novas vilas e comarcas são criadas no interior do país; obrigam-se os juizes de fora a residirem nos termos de suas respectivas comarcas e ouvidores para administrá-las judiciàriamente "porque os novos magistrados, por suas luzes, seus graus acadêmicos, sua posição social e independente, e proteção que haviam adquirido na côrte, ousarão por vêzes opôr-se às intervenções indébitas dos capitães-generais, fazer subir à presença do príncipe as queixas do povo e acusações e denúncias contra o procedimento das autoridades da administração e da polícia e solicitar alívio aos males que atormentavam os súditos da capitania."

O Reino de Portugal, Brasil e Algarves iria, mais tarde, reclamar providências que abrangessem os aspectos materiais, morais e intelectuais, pois, "aos conhecimentos e ilustração que se derramavam e à civilização que crescia pelo impulso de sua própria fôrça, iriam dever os povos a sua regeneração."

Em 1808 foi feito, pela primeira vez, em Fortaleza o lançamento do impôsto de décima urbana, que abrangeu 159 prédios, o que permite avaliar em pouco mais de 1.000 o número de habitantes urbanos da Vila, cuja população total alcançava o índice de 9.624. (24)

A descrição de Fortaleza, feita pelo historiador Ayres de Cazal, é suficiente para dar uma idéia precisa do quadro urbano: "A medíocre Vila de N. Senhora d'Assunção, aliás *Villa do Forte,* por causa d'um que a defende, e onde reside o Governador, e cuja Capela é dedicada a Assunção de N. Senhora, donde vem o nome, é a capital da província e a sua Matriz dedicada a S. José de Ribamar. Está quase junto da praia, rodeada d'areais, perto de duas léguas da embocadura do rio Ceará, onde teve princípio, no sítio hoje chamado *Vila Velha*".

Veja-se o traçado da mesma, tal como a descreve Henry Koster, no seu livro "Travels in Brazil": "A vila de Fortaleza do Ceará é edificada sôbre terra arenosa em formato quadrangular, com quatro ruas partindo da praça e mais outra bem longa do lado norte dêsse quadro, correndo paralelamente, mas sem conexão. As casas têm apenas o pavilhão térreo e as ruas não possuem calçamento, mas n'algumas residências há uma calçada de tijolos diante. Tem três igrejas, o palácio do governador, a Casa da Câmara e prisão, alfândega e tesouraria. Os moradores devem ser uns mil e duzentos. A fortaleza, de onde esta vila recebe a denominação, fica sôbre uma colina de areia, próxima às moradas, e consiste num baluarte de areia ou terra do lado do mar, e uma palissada, enterrada no solo, para o lado da vila... Os edifícios públicos são pequenos e baixos, mas limpos e caiados, e perfeitamente adaptados aos fins que se propõem. Não obstante a má impressão geral, pela pobreza do solo em que esta vila está situada, confesso ter ela boa aparência, embora escassamente possa êste ser o estado real desta terra". (25)

Não é difícil imaginar-se o traçado da vila, onde a praça da Sé deveria servir como elemento gerador do plano, de onde partiam ruas obedecendo às direções norte-sul e éste-oeste.

O Ceará não poderia estar ausente do movimento que em todo o Brasil se observou, resultante da instalação da côrte portuguêsa no Rio de Janeiro, tendo sido beneficiado pelo "espetáculo curioso de reconstrução e reorganização interna que tendia a ligar e reunir tôdas as capitanias do País e a formar um império novo" (26).

Isso não significa que os agentes do govêrno fôssem fiéis intérpretes das novas determinações da corôa, pois a velha ordem estava de tal maneira arraigada nos governantes que não seria a simples mudança da côrte para o Brasil que iria promover uma radical mudança na orientação dos governos locais.

Entretanto, o Ceará foi inegàvelmente beneficiado pela presença do Governador Sampaio, que decerto se coloca entre os raros governantes "cujo nome recorda a tradição com saudade e comemora o povo pela justiça que distribuiam"... "e providências que empregaram para o bem da sociedade e o desenvolvimento moral e material da colonia", e que o Barão de Studart considera como o administrador mais culto e enérgico que estêve no Ceará colonial. (27)

Logo após assumir o govêrno, o Tenente Coronel Manuel Inácio de Sampaio, que mais tarde seria o Visconde de Lançada, entregou-se à tarefa de organização administrativa, tendo promovido a reconstrução da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, instalado a Alfândega e criado o Correio, promovendo a construção de edifícios públicos, tendo sido nessa tarefa auxiliado pelas luzes do coronel do Real Corpo de Engenheiros, Antônio da Silva Paulet.

Não é difícil reconstituir a cidade no fim da primeira década do século passado, comparando os fundamentos históricos que acabamos de mencionar com os elementos que ainda hoje encontramos "in-loco".

A cidade de então era fixada à margem esquerda do Pajeú, ao pé

da Fortaleza, de onde partia a rua principal, com a denominação de Rua Direita, que encontramos em quase tôdas as cidades coloniais do Brasil. Essa denominação tem a significação de "rua principal", e não de "rua reta", correspondendo à "main street" dos inglêses. A Rua Direita e a praça central constituíam a base do plano de onde partiam outras ruas, seguindo aproximadamente as direções éste-oeste e norte-sul. Estabelecida sem plano prévio a cidade, foi, entretanto, guiada no seu desenvolvimento por princípios gerais de composição urbana e firmou-se no solo sem grandes ambições, vacilante em parte como consequência da dificuldade de sua implantação, que despertou tantas controvérsias e indecisões antes que fôsse escolhido em definitivo o local em que se deveria fixar.

Pôrto pouco favorável, pouca água, muita areia, tal é o resumo de suas condições gerais.

A inexistência de um plano prévio não impedia que a administração cuidasse de dar às ruas que se formavam uma certa orientação e regularidade, tendo a Câmara, no ano de 1800, nomeado Manuel Ferreira da Silva para exercer as funções de arruador, com o que deveria impôr uma certa disciplina ao traçado da cidade.

Do núcleo primitivo partiam os caminhos em demanda do interior, os quais foram interceptados em parte pelas vias do traçado regular que se estabeleceu mais tarde e que nos dias de hoje constituem as linhas mestras que a cidade reclama para a sua expansão.

X

O PLANO DE SILVA PAULET

A precariedade do traçado da vila colonial não permitia esperar um desenvolvimento regular para uma vila do Brasil Reino ou cidades do Brasil Império, que breve deveria ser. Daí o ofício que a Câmara dirigiu ao Governador, a 21 de novembro de 1812, pedindo que fôsse dado novo plano à vila, conforme se vê da ata daquele dia: "Acordam que visto ir crescendo a população desta Vila e a necessidade que há de se estender e aumentarem os edifícios e haver tão somte. plano de edificação a oeste da Praça Carolina, e nada para leste, que se houver de escrever um ofício do ilustríssimo Governador desta Capitania que por fazer mercê a nós e a êste Povo, haja de mandar fazer um novo plano para a parte leste da dita praça pelo seu ajudante de ordens o Tte. Cel. de Engenharia Antônio José da Silva Paulet."

Êste pedido foi feito poucos dias após o lançamento solene das fundações do que seria a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção (12 de outubro de 1812), "onde o gênio de Paulet resplandece".

Atendeu o Governador ao pedido formulado e encarregou o seu ajudante de ordens de "levantar a planta desta vila, incluindo nela o contôrno da nova Fortaleza e à vista dela propor à Câmara o plano de edificação que lhe parecer mais adequado", ordem que foi satisfeita, sendo a planta concluída e recebida pela Câmara em sessão de 15 de maio de 1813.

Como se vê, a planta pedida deveria alcançar a parte leste da Praça Carolina (logradouro que corresponde aproximadamente ao espaço hoje, ocupado pelo Palácio do Comércio, Banco do Brasil e edifício dos Correios). Na verdade, a primeira rua do novo plano foi a rua Coronel Bezerril, seguida da Rua da Boa Vista (Floriano Peixoto), e outras perpendiculares a estas, que permitiram dar à praça citada uma forma perfeitamente retangular, modificando parte já substancial da diretriz de ruas que partiam da praça no sentido sul. Paulet adotou o plano em xadrez, como era mais corrente na época.

O plano de Paulet entretanto não envolveu todo o núcleo primiti-

vo, interessando apenas a parte da cidade situada a Oeste e ao Sul da praça Carolina.

Não satisfeita com o plano parcial de Paulet, volta a Câmara a 6 de agôsto de 1813 a pedir ao Governador outra planta da parte oposta, que deveria compreender a Prainha e incluindo a atual zona do Outeiro. Sampaio poderia informar em 1º de março do ano seguinte: "... imediatamente mandei levantar a planta da Prainha com todos os seus edifícios que aí deve seguir."

O plano de Paulet foi antes de tudo um plano de extensão da vila, para os lados leste e oeste, não tendo realizado a unidade urbana que a cidade, hoje, viria a reclamar. Assim, ficou preparado o plano para vila que, ainda uma vez sensível aos acontecimentos nacionais, poucos meses após o grito do Ipiranga, se elevaria à categoria de cidade, a 17 de março de 1823, com a denominação de Cidade da Fortaleza de Nova Bragança, que seria fixada, mais tarde, pelo nome simples e sugestivo de *Fortaleza*.

XI

O BOTICÁRIO FERREIRA

Era uso na Cidade Antiga consagrarem-se, como deuses tutelares, os seus fundadores. O uso de gravar-se na tradição urbana, senão como um deus, porém como um patrôno o nome de seus grandes bemfeitores fêz com que Antônio Rodrigues Ferreira, o boticário, resumisse tôda a glória do que é modernamente Fortaleza, Capital do Estado do Ceará. Pouco restaria da obra de Paulet, se não tivesse a apoiá-la e, mais do que isto, a dar-lhe alma e corpo, a energia, a "inteligência lúcida e a ascendência política" do boticário Ferreira, presidente da Câmara de 1843 a 1859, quando faleceu.

Acentuemos que pouco progresso se operou antes que êsse ilustre fluminense viesse prestar o concurso do seu destino à Fortaleza.

Já capital de província, podia ser descrita por Aires do Casal como uma "medíocre vila", confirmando o que antes, em 1816, dela dizia o ouvidor Rodrigues de Carvalho: "A vila é pobre, seu comércio de pouco vulto, muito menor do que o de Aracati. Não há uma só casa de sobrado, e as térreas são inferiores. O solo é de areia sôlta, o tijolo, cal e areia são caros, e tudo concorre para ser dispendiosa a edificação". Isso não impedia que, em 1825, aparecesse o primeiro sobrado, e que pouco a pouco outros edifícios fôssem balizando os alinhamentos de Paulet, interrompendo o seguimento natural de ruas do núcleo primitivo, até chegar a ser construido o "sobrado de três pavimentos do Cel. José Antônio Machado, esquina da rua da Palma com a Municipal, (28) não há muito demolido para dar lugar ao Excelsior-Hotel.

O crescimento da cidade na primeira metade do século passado se pode aferir pelo fato de em 1848 a cidade contar cêrca de 8.900 habitantes, ocupando 1.418 casas, das quais 571 de tijolo e telha, ao passo que quarenta anos antes a sua população era pouco superior a 1.000 almas, havendo apenas 159 prédios.

No ano de 1848 inaugura-se a iluminação pública a azeite de peixe, contando-se 44 lampeões. (29).

Ferreira iniciou a sua administração pondo em execução o plano de Paulet, que atingia a rua do Cotovelo, denominação que descreve a via. E em sessão de 19 de julho de 1843 informava o boticário... "de se achar quase demolida a rua do Cotovelo", e pedindo para demolir outras "a fim de aformosear a Praça Pedro II", que mais tarde tomaria o seu próprio nome.

Realizador honesto, procurava orientar-se segundo planos e levantamentos adequados. É assim que mais tarde, em 1850, pedia à Presidência para mandar o engenheiro da Província "levantar a planta desta

Cidade e Prainha de acôrdo com o Arruador e fazer o nivelamento das Praças e de algumas ruas".

XII

ADOLFO HERBSTER

A tarefa de Ferreira nos parece ainda mais sábia e profunda porque soube utilizar as luzes de Adolfo Herbster, notável engenheiro pernambucano que em 1855 foi contratado como diretor de obras da Província, sendo em 1857 nomeado arquiteto da Câmara Municipal.

Herbster executou três plantas de Fortaleza, em 1859, 1875 e 1888.

Já vimos que o plano de Oeste (o primeiro de Paulet) foi traçado partindo do núcleo primitivo, sem afetar a base marginal do Pajeú; o plano de Leste, que abrangeria a Prainha e o Outeiro, foi traçado também partindo do núcleo do Pajeú, do qual partiram vias nos sentidos sul, leste e oeste, sem que os diferentes sectores se articulassem entre sí orgânicamente.

Sem dúvida deve-se a Herbster uma melhor sistematização do Plano de Fortaleza. A série de avenidas — Imperador, Duque de Caxias e D. Manuel — antes conhecidas com a denominação genérica de "boulevards", forma o perímetro que poderia conter a população da cidade, no fim do século passado; revela também a influência que o urbanismo de Haussmann, o reformador de Paris, teria exercido sôbre o arquiteto.

Pena é que Herbster tenha traçado, além dêsse anel, outras ruas com a mesma orientação urbanística, impedindo que as vias diagonais e radicais — naturalmente e lògicamente formadas e que do centro se dirigiam para os diferentes setores da província (Messejana, Aquirás, Cascavel, Maranguape, Soure, etc.) — se aproximassem do centro urbano ou, ao menos, atingissem o dito anel perimetral.

O êrro de Paulet foi não haver coordenado os planos de Oeste e Leste entre si, nem ter promovido a reforma do núcleo do Pajeú, articulando os dois planos anteriores.

Por sua vez, Herbster não promoveu a necessária articulação entre o plano de xadrez que sistematizara e as vias radiais que hoje formam a espinha dorsal do desenvolvimento dos diversos bairros, ontem caminhos que vivificavam as relações do interior com a Capital.

Pode-se dizer que, na correção dêsses dois êrros, está uma solução do problema de remodelação da cidade de Fortaleza.

Ao administrador Ferreira, ao arquiteto Herbster e ao povo que bem compreendeu e estimulou, desde os primeiros dias, a obra dêsses brasileiros, devia Fortaleza o aspecto que apresentou ao sábio Agassiz, que a visitou em 1865, parecendo ter-se tomado de real admiração quando dela diz: "Amo as suas ruas largas, asseiadas e bem calçadas, resplandecentes de tôda a sorte de côres, porque as casas que as bordam são pintadas de tons os mais variados." E mais adiante: "O Ceará não tem êsse ar triste, sombrio que apresentam muitas cidades brasileiras; sente-se ali movimento, vida e prosperidade." (30)

Por essa época a cidade tinha cêrca de 16.000 habitantes. Contava com 960 casas de tijolos, regularmente alinhadas, entre as quais cêrca de 80 sobrados. Em 1875 já acusava uma população de 21.372 habitantes.

O plano de Fortaleza do século passado, que ficou pràticamente contida nos limites dos "boulevards" de Herbster, pode ser classificado como excelente quanto à disposição e número de praças públicas, à sistematização e largura das ruas, não obstante haver o núcleo do Pajeú se mantido encrustado em meio da urbs, quase como um corpo extranho.

Não faltam na história da cidade as lições da previdência, mercê das quais Fortaleza constitúi uma quase exceção quando comparâmo-la

com outras cidades que não foram beneficiadas por nenhum plano ou, se o foram, não tiveram a ampará-lo o civismo de Ferreira e a competência de Herbster, que agiram uníssonos com os anseios da população que soube disciplinar a marcha da cidade para os altos destinos que a ela estão sem dúvida reservados.

XIII

SITUAÇÃO ATUAL DA CIDADE

No século atual nada ou quase nada foi feito no sentido de dar à cidade uma nova estrutura.

À lei da persistência do traçado deve-se a conservação dos planos dos séculos anteriores, continuando o desenvolvimento da cidade sob esquema em xadrez, o qual perdeu a rigidez da sistematização de Herbster a partir da rua Dona Tereza, a oeste, rua Meton de Alencar, ao sul, e avenida D. Manuel, a leste. O crescimento feito à margem das vias radiais que se estendiam fora dêsses limites (Avenida Bezerra de Menezes, Avenida Visconde de Cauípe, prolongamento da Rua Senador Pompeu, Avenida Visconde do Rio Branco, Rua Santos Dumont, etc.) é fruto de iniciativa privada, sem que tivesse a guiá-lo nenhum plano geral ou diretrizes urbanísticas, consentâneas com as novas necessidades urbanas, estas consequentes do desenvolvimento demográfico e das conquistas do progresso.

Figura entre os novos bairros o da Praia de Iracema, que, apesar de sua esplêndida situação, não pode constituir motivo de orgulho de uma cidade cuja tradição urbanística se firmára prestigiosa em todo o Brasil. Os bairros do Outeiro e da Aldeota, limitando o seu traçado ao xadrez mais ou menos rígido, não alcançaram um elevado padrão urbanístico.

Rarearam as praças novas num contraste humilhante, quando comparamos estas com o número de praças existentes na cidade de antanho; e pior que isto: as velhas praças viram-se tomadas de assalto por novos edifícios, como se na cidade não existissem outros locais para implantação dos edifícios públicos, que o seu desenvolvimento cultural e material reclamavam. O Passeio Público, um modêlo de bom gôsto adaptado aos jardins do século passado, transformou-se num desgracioso e vulgar logradouro, mal salvo por alguns belos modêlos de estatuária, que ali ainda se encontram, e pela situação invejável que desfruta.

Se progresso urbanístico existiu no presente século, êsse se traduziu em realizações e melhoramentos materiais sem que a êstes fôsse dado o concurso de idéias novas.

O balanço que se fizer dos serviços de esgotos, a melhoria de calçamento das ruas centrais, a sistematização dos meios-fios e nivelamento das ruas, o ajardinamento de várias praças, não chegam a compensar os males que a cidade sofre, com a falta de um plano geral, vendo desaparecer o serviço de gás e quase se extinguir o serviço de carris urbanos, indispensável, como um meio de transporte econômico, favorecido pela forma da cidade.

XIV

A CIDADE DE ONTEM E A CIDADE DE AMANHÃ

O traçado de Fortaleza foi orientado por princípios pacíficos no urbanismo de colonização, acentuados em terras americanas na forma em xadrez, por todos os povos colonizadores. Conseguida a independência das colônias, ainda continuou o xadrez sendo o melhor modêlo.

Já no reinado de Felipe II, as funções espanholas orientavam os traçados das novas povoações, segundo os princípios contidos nas "Or-

denanzas de descubrimiento nuevo y de población", de 1553. Estas ordenações determinavam que desde logo fôssem assinalados "sitio y solar para la casa real, casa de consejo y cabildo y aduana y atarazana, junto al mismo templo y puesto, de manera que en tiempo de necessidad se puedan favorecer las unas a las otras".

A praça constituia o elemento gerador da cidade: "La plaza mayor, donde se ha de comenzar la población, siendo cuesta de mar se debe hacer en desembarcadero del puerto; y siendo logar mediterraneo, em medio de la población; sus dimensiones deben ser fijadas teniendo en cuenta el número de vecinos y su probable crecimiento y las fiestas que en ella se ha de celebrar: la plaza sea en quadra prolongada, que por menos tenga de largo una vez y media de su ancho"... "y teniendo respeto a lo que la población puede crecer, no sea menos que docientos pies en ancho y trecientos de largo, ni mayor de ochicientos pies de largo y quinhentos y trinta e dos de ancho".

As "ordenanzas" tratam com especial atenção os templos, traduzindo a influência religiosa de Felipe II. A sua localização devia ser tal "que a el llegue y que de todas las partes sea visto. Porque se pueda ornar mejor y tenga más autoridad, háse de procurar que sea algo levantado del suelo, de manera que haja de entrar en el por grados".

Não escapou também aos espanhóis a orientação e estética das casas de habitação, as quais deveriam ser dispostas de maneira "que se pueda gozar de los ayres del mediodia y del norte por ser los mejores", e devendo servir tambem "para el ornato de la población". (31)

Os portuguêsses, se não possuiam diretrizes como as que acabamos de citar, traçavam ou construiam suas vilas e cidades, obedecendo, talvez pela tradição, as normas que os espanhóis respeitavam por obediência à lei.

E não foi apenas da Ibéria que veio a forma em xadrez, como a que foi brindada à cidade de Fortaleza. Sempre as fundações colonizadoras deram preferência a êsse tipo de traçado. As cidades do antigo Egito são representadas, em hieroglifos, por u'a malha ortogonal dentro de um círculo; as fundações etruscas e romanas se definem pelos eixos ortogonais — o cardo e o decumanus, os quais orientam as demais vias; as cidades de Alexandre, as fundações helenístico-romanas e, muito mais tarde, a partir do século XIII, as fundações do Estado Medieval, que procurava fortalecer-se, se baseiam no traçado em xadrez. Não fugiram à regra as fundações inglêsas em terras americanas.

No Brasil avultam os exemplos de tal traçado, sendo de notar que o de Fortaleza é, incontestàvelmente, o melhor; e isto se deve ao retardamento no progresso da cidade, quando, no início do século passado, os acontecimentos históricos lhe criaram um clima favorável.

E êsse clima era de tôda a América. Thomas Jefferson, arquiteto antes de ser político, propôs a divisão da América do Norte em um xadrês gigantesco, de que dá notícia a divisão administrativa do país e o traçado das cidades novas. Estas continuaram, em todo o correr do século XIX, a ser vestidas "with a suite of democratic clothes, built for use and comfort" (...) "something on the model of Abraham Lincoln".

Apesar do belo exemplo da cidade de Washington, criada pelo gênio de L'Enfant, sob o império das idéias renascentistas, que já haviam dado a Sir Cristopher Wren e a John Evelyn o modêlo para o plano de remodelação de Londres, destruída pelo incêndio de 1666, o "checker board" continuou a gozar da absoluta preferência entre os americanos.

Por isso, ao ser discutido, no comêço do século passado, o melhor traçado a ser dado ao plano de extensão de Nova York, teve inicialmente, a comissão incumbida dêsse projéto, de decidir "whe ther they should confine themselves to rectilinear and rectangular streets, or whether they should adopt some of those supposed improvements by circles, ovals and stars which certainly embellish e plan, whatewer may be their effects as to convenience and utility".

Concluíram, finalmente, que "a city must be composed principally of habitation of men, and theat straightsided and right-angled houses are the most convenience to live in", o que prevaleceu no Plano Morris (1810).

Idéias desta ordem dominaram o século passado, porque os alinhamentos e os ângulos retos eram, na época, os mais convenientes para o traçado das ruas e construção dos prédios, sobretudo se levarmos em conta a pouca importância que o tráfego urbano representava para a cidade.

Modernamente, o objetivo de um traçado urbano não é simplesmente criar ruas de fácil locação e lotes favoráveis à colonização e à construção de edifícios. Indispensável é levar em consideração as correntes de tráfego, a variedade de aspectos das ruas e dos bairros, resultantes da complexidade da vida moderna.

A tradição, tão cara aos cearenses, das ruas retas e longas e do traçado em xadrez, tem evidentemente de sofrer restrições, sobretudo a partir das zonas em que o "gridiron" encontra as vias radiais — espinha dorsal da extensão urbana. Essas restrições vêm, entretanto, sendo feitas sem ordem, prejudicando o traçado em xadrez, sem substituí-lo por outro que com êle se articule orgânicamente.

Não podemos exagerar as vantagens dos grandes alinhamentos retos e das quadras ortogonais; de há muito se observa que "the gridiron merely produces blocks, it does not add interest, beauty and variation to them," em contraste com "the great value of a system of radial or diagonal streets affording easy and direct connections between different parts of the city". (32).

Não endossamos a opinião dos que criticam os planos em xadrez, acusando-os de monótonos; com efeito, a variedade das diversas zonas da cidade e os acidentes topográficos tiram grandemente o efeito de monotonia que o exame do plano da cidade, realizado no papel, nos faria prever. Sem dúvida, os outros sistemas oferecem melhores oportunidades estéticas. A grande desvantagem do "checker-board" se observa do ponto de vista do tráfego; e a malha ortogonal sòmente poderá ser admitida "sob a condição de ser a mesma subordinada a uma rêde mais vasta de linhas oblíquas que a fracione, convindo que cada uma de suas partes não guarde relações muito imediatas ou acentuadas com as demais." (33)

A cidade assim ficaria dividida em partes bem distintas, subdivididas estas por vias de caráter local, formando cada uma dessas divisões um pequeno todo urbano.

A ligação dessas diferentes partes da cidade entre sí, guardando com o centro principal uma relação conveniente, deverá ser feita de acôrdo com os preceitos de R. Unwin: "The main center-point or climax, dominating the whole; the secondary centers in definite proportion and relation to it; and the main highways linking them up; the whole giving the bones or main framework to the design." (34)

Os traçados ortogonais não permitem satisfazer essas regras, sem que seja necessário modificar a sua estrutura.

XV

NOVA ESTUTURA URBANA

Aceitando, de início, a malha ortogonal e as vias radiais resultantes da evolução urbana, guiada pelos justificáveis conceitos urbanísticos dominantes no século passado, sob o qual Fortaleza tomou a feição que hoje apresenta, tentaremos dar à cidade uma nova estrutura, a qual, sem ferir a fundo sua forma atual, faria também pesar as exigências de uma cidade moderna.

O problema da remodelação de cidades antigas apresenta, geralmente, dois casos típicos.

O primeiro caso é o da modernização de cidades cuja formação se aproxima do tipo radial-perimetral, no qual tanto as vias radiais, como as de contôrno, não têm nem a continuidade nem a largura indispensáveis à caracterização formal de tal tipo; a correção consiste em definir melhor o traçado, dando a continuidade necessária às vias radiais, estabelecendo vias perimetrais com as devidas conexões, distanciando estas e aquelas convenientemente, dando-lhes a largura adequada a suportar o tráfego previsível. Foi êste o caso de São Paulo e, pode-se dizer, é o caso que se apresenta geralmente nas cidades de formação expontânea.

O segundo caso é o das cidades de planos em xadrez, como Fortaleza; a remodelação consiste em superpôr aos mesmos planos um sistema de novas vias de largura e orientação convenientes, ligando, entre si, os diferentes bairros, e êstes ao centro urbano, de modo a criar uma estrutura que se aproxime da forma em teia de aranha (radial-perimetral). As vias estruturais do novo sistema poderão ter a sua diretriz coincidindo, total ou parcialmente, com a diretriz das antigas vias. (35)

O exame do plano urbano atual mostra que a cidade realiza a combinação dos dois tipos de cidade: para fora do perímetro de Herbster, que contém o xadrez de Paulet, se desenha nìtidamente uma formação radial, cuja origem e diretriz, como vimos, se encontra nos antigos caminhos.

Assim, o nosso objetivo será dar a Fortaleza um plano geral que a enquadre no tipo radial-perimetral, aproveitando, sempre que possível, as diretrizes do seu traçado atual, condicionando ao todo urbano o sistema de transporte que afeta a cidade.

É ponto pacífico do urbanismo moderno que a formação ideal da cidade é a que se aproxima do traçado radial-perimetral.

Abonam essa doutrina os mais acatados mestres do urbanismo europeu ou americano. Referindo-se a êsse tipo de traçado, diz Lavedan: — "A condition de ne pas perdre do vue que tout esprit do systéme est mauvais en soi et que la solution de tout probléme d'urbanisme est um cas d'espéce, le schéme radio-concentrique est celui qui présente relativemente de plus d'avantage et lo moins d'inconvenients." (36)

Outro mestre francês, quase repetindo a lição de Unwin, acrescenta: "Nous devons dire que la circulation doit être radiale, c'est-á-dire, s'installer par rayonoment du centre vers la peripherie. Cela ne vout pas dire que ces circuite doivent être geometriquement circulaires. Ils épouserent la forme topographique des lieux. Ils pourrent être constitués de lignes droites. Ils devront d'ailleurs, do préférence, joindre de rencontre de voies: arrofours, places, centros, pour romplir à sa pleino valeur rôle de communication directe des quartiers entre eux". (37)

Desnecessário é fazer outras citações, em apôio ao tipo de plano que deve ser adotado para Fortaleza, o qual, *mutatis mutandis*, é o mesmo que os urbanistas de todo o mundo procuram adotar nas cidades que remodelam.

O sistema de traçado em xadrez começou a ser substituído desde que as direções das vias principais passaram a ser função do tráfego, e o abandono de tal tipo de cidade "já é ponto pacífico em matéria de urbanismo." (38)

O cearense ama com razão o traçado das ruas de sua capital: longas e bem alinhadas; sob as linhas retas e alongadas, Fortaleza alcançou população de cêrca de 200.000 habitantes; no momento, entretanto, começamos a nos aperceber de que não é mais possível pensar em ampliar a cidade sem uma revisão dos princípios que, se orientaram bem a cidade até hoje, não mais poderão fazê-lo no futuro.

O sistema em xadrez não é o mais favorável à estética urbana; não que tal sistema seja anti-estético em sí mesmo, mas porque não permite

dar realce aos edifícios e nenhuma oportunidade favorável às composições urbanísticas ou paisagísticas. As grandes linhas retas são, de fato, pouco vantajosas às perspectivas urbanas. Danger observa "que les trops longues droites sont nuisibles à l'agrément de l'aspect d'une voie", em apôio a Lewis que escreve: "straight street are seldom interesting" — assinalando o traçado especial dos *boulevards* parisienses, os quais, não tendo extensão muito longa, são exemplos de bela composição urbanística.

Camill Sitte, considera a via reta mais monumental, porém prescreve que as vias tenhas a perspectiva fechada no ponto focal, dando a impressão de limitação de espaço.

As vias principais de tráfego requerem, como ensina Harland Bartholomew:

1 — directness;
2 — continuity — no jogs or dead ends.
3 — adequate width, based upon a computation of traffic load and predeterminated scheme of thouroughfares. (39)

Quanto à primeira condição, diz Lewis: "While directness is desirable in the main and even the secondary streets, it does not follow that such streets should be perfectly straight".

Foi com o apôio de doutrinas consagradas no trato das cidades que procurámos basear o traçado da estrutura do plano de remodelação de Fortaleza, respeitando, por outro lado, as suas linhas tradicionais.

Os cearenses podem dizer, com justificado orgulho, que até o presente possuíram uma modelar Capital. O futuro da bela urbs não poderá ser comprometido, porque *o plano que apresentamos, na sua generalidade, é totalmente exequível, dependendo apenas da firmeza das administrações;* e nem esta atitude será nova numa cidade, que tem um patrono cujo nome está gravado no seu coração, como um símbolo do muito que se fez e um sinal do muito que ainda poderá ser feito.

XVI

O PLANO DIRETOR

O PLANO DIRETOR que elaborámos, consta, em essência, dos seguintes elementos:

1) — o traçado de um sistema de avenidas, em que procurámos assimilar o plano atual de um sistema radial-perimetral, favorecido, em parte, pela formação da própria cidade;

2) — O traçado de vias necessárias ao saneamento urbano, ao longo dos córregos que atravessam a cidade;

3) — a localização de novos espaços livres — praças, jardins, parques, reservas arborizadas, etc. — nos diversos bairros, antes que as construções nos mesmos se adensem;

4) — o aproveitamento do vale do Pajeú, nas adjacências do centro comercial, de modo a recuperar as áreas de valôr muito reduzido, transformando-as em áreas úteis e necessárias ao embelezamento e extensão do centro urbano, destinando essas áreas à formação de um centro cívico;

5) — criação de um bairro popular na zona do arraial Moura Brasil, aproveitando, destarte, uma zona de valor apreciável, para localização de habitações destinadas às classes populares, cuja atividade se processa no centro urbano e em suas adjacências;

6) — a articulação do sistema de transporte — ferrovias, portos marítimos e aeroportos — com o plano das avenidas, de modo a permitir a circulação da riqueza do Estado através da Cidade, sem perturbar o desenvolvimento desta, nem ser pelo mesmo perturbado;

7) — a fixação dos limites da cidade, que deverá conter uma população não inferior a 400.000 habitantes.

1) — O SISTEMA DE AVENIDAS

Êste sistema obedeceu à necessidade de criar novas avenidas em substituição a ruas ou avenidas de pequena largura, procurando dar ao plano da cidade a forma radial-perimetral, aproveitando tanto quanto possível a velha estrutura urbana.

Assim, projetámos as diversas vias — radiais, perimetrais, transversais e diagonais —, cuja diretriz e largura se acham minuciosamente descritas na Quarta Parte do Código de Obras. Essas avenidas permitem destacar os diferentes bairros e zonas da cidade, cujo projeto será apresentado na escala de 1:5.000, com as indicações necessárias ao traçado das vias locais, à fixação dos futuros espaços livres (parques, jardins, reservas arborizadas, praças), à localização de escolas, de núcleos de comércio, etc.

2) — AS AVENIDAS CANAIS

Os talvegues dos diferentes córregos que atravessam a cidade deverão servir como diretrizes de futuras avenidas, facilitando assim o escoamento das águas pluviais, o estabelecimento de rêde de esgotos sanitários, permitindo melhor aproveitamento dos terrenos marginais, contribuindo, enfim, para que a cidade apresente o traçado pitoresco de vias mais ou menos curvas, formando um contraste agradável com as vias retas e tradicionais. Essas avenidas requerem largura mínima de 24 metros e, enquanto não forem traçadas em definitivo, será necessário reservar uma faixa marginal para que se faça um loteamento regular.

Especial importância devem ter para a cidade as margens dos côrregos situados na parte sul da cidade, que deverão servir como áreas agrícolas, antes que sejam aproveitadas como parques ciliares, hortos, jardim botânico ou campos agrícolas experimentais; num estágio mais avançado da cidade, passarão a constituir parques-avenidas. É indispensável, contudo, que, desde já, sejam proíbidas quaisquer construções nas margens dos côrregos assinalados no PLANO DIRETOR.

3) — NOVOS PARQUES, JARDINS E PRAÇAS

Como ponto de partida para a formação de novos espaços livres, indicámos no PLANO DIRETOR a localização de novas praças, parques, jardins, reservas arborizadas, etc., que deverão ser transformados em logradouros públicos à medida que a cidade e as edificações se estenderem — em virtude da iniciativa privada ou municipal. A política de aquisição dessas áreas deve ser levada a efeito sem desfalecimento; a parte mais velha da cidade, com suas numerosas e bem distribuídas praças e pardins públicos, nos dá uma excelente ilustração do quanto é necessário reservar espaços livres, um dos característicos da cidade moderna, tão bem compreendido pelos administradores do século passado que a cidade teve a ventura de possuir.

Acreditamos que os espaços livres constantes no PLANO DIRETOR ainda não sejam suficientes, e que se torne necessário fixar novos, quando tivermos de estabelecer o plano dos diferentes bairros; também a localização que consta do PLANO DIRETOR poderá sofrer modificações, de modo a tornar mais fàcilmente exequível a reserva de tais espaços livres. Um ponto, entretanto,, deve ser logo fixado como norma geral: é que todos os bairros deverão ter áreas abertas, numa proporção não inferior a 10% de sua área total, devendo cada habitação dispôr de praça ou jardim público numa distância não superior a 300 metros. Além dessas praças e jardins, outros parques maiores, inclusive campo esportivos, deverão completar o sistema recreativo necessário à expansão da cidade.

4) — APROVEITAMENTO DO VALE DO PAJEÚ

A cidade colonial adotou um sistema de ruas construídas nas margens do côrrego Pajeú, deixando para êste apenas uma servidão nos fundos dos terrenos; antes mesmo que os lotes edificáveis fôssem aproveitados devidamente, a cidade se estendeu com mais regularidade para outras zonas, deixando as margens do côrrego na mesma situação de antanho, onde vastas áreas estão desaproveitadas, ocupadas por quintais e fundos de terrenos. A recuperação dessas áreas torna-se indispensável.

Nada mais interessante do que voltarmos ao berço da Cidade, para transformá-lo, mediante um plano de urbanização adequado, numa região agradável aos olhos e útil à cidade. Acreditamos que a remodelação de tôda a zona que vai desde a Praça da Sé até o Parque da Liberdade, descobrindo ambas as margens do Pajeú — êste cortado por várias vias que ligarão a zona éste à zona oeste da cidade —, emprestará uma nova fisionomia à mesma, descobrindo belezas ainda não reveladas e que se encontram escondidas a dois passos da Praça do Ferreira.

O projeto de urbanização do vale será feito na escala de 1:1.000, sôbre planta cadastral que está sendo atualmente levantada.

5) — O BAIRRO MOURA BRASIL

Outra oportunidade excelente que se apresenta à cidade é o aproveitamento de toda a encosta marítima que vai desde o Passeio Público até a Escola de Aprendizes Marinheiros.

Aqui edificações populares e humildes, crescendo de maneira irregular, vêm dando aproveitamento aos terrenos; êstes, se urbanizados devidamente, mediante um plano sistemático de realizações, poderão oferecer, às classes populares, habitações econômicas ôtimamente localizadas, próximas do centro comercial e da zona fabril.

Isto não significa que sòmente nesta zona sejam projetados e executados planos de tais habitações, pois em todos os setores da cidade existem áreas ainda livres, onde os terrenos podem ser obtidos por preços módicos, cumprindo tão sòmente às instituições de beneficência e assistência social tomar em tempo a devida iniciativa.

Como a parte baixa do vale do Pajeú, o Arraial Moura Brasil está sendo objeto de levantamento cadastral, de modo a permitir que seja feito o projeto detalhado do aproveitamento dos terrenos para a construção de um bairro destinado às classes menos favorecidas, bairro êste que nada ficará a dever aos demais quanto à excelência de sua situação e possibilidades de receber planos os mais modernos, econômicos e vantajosos.

6) — O SISTEMA DE TRANSPORTE

A localização do pôrto na enseada de Mucuripe constitúi um ponto fundamental do PLANO DIRETOR. Não é aqui o momento de examinarmos as controvérsias havidas antes da escolha definitiva do local do novo pôrto: êste já foi defendido e sustentado pelas mais brilhantes e representativas figuras da engenharia portuária do Brasil, como os professôres Maurício Joppert e Hor-Meyll.

O PLANO DIRETOR reservou uma vasta área às atividades portuárias e instalações anexas, destinada ao traçado das vias e praças mais convenientes ao aparelhamento do pôrto.

Foram reservadas, também, as zonas do Poço da Draga e do antigo pôrto para constituírem uma 2a. zona portuária, onde se poderão instalar pequenos trapiches e oficinas para concertos e construção de pequenas embarcações, servindo ainda, em caso de necessidade, como pôrto auxiliar.

O pôrto do Mucuripe reclama a construção urgente da Avenida do

Mucuripe, ligando-o à zona comercial da cidade, cujo projeto já foi devidamente aprovado, com a largura variando de 30 metros, ao sair da Praça da Sé, a 35 metros, nas proximidades do pôrto. Por outro lado, é indispensável que se dê uma nova articulação e desenvolvimento às instalações ferroviárias que afetam a cidade. Por isso sugerimos, no PLANO DIRETOR, que sejam feitas algumas modificações, as quais foram projetadas após consulta preliminar, para encaminhar o problema, feita ao Diretor da Rêde de Viação Cearense, o ilustre engenheiro Hugo Rocha:

a) — construção de um ramal do pôrto, que, partindo do quilômetro 8, alcance o ramal que serviu para a construção do pôrto, nas adjacências da base aérea; a parada existente no quilômetro 8 seria transformada em estação de triagem, reservando-se desde logo as áreas necessárias às suas instalações futuras;

b) — a estrada de ferro Fortaleza-Sobral seria modificada, no sentido de entrar na cidade passando também pela dita estação de triagem;

c) — a estação terminal das estradas de ferro seria localizada em definitivo em Otávio Bomfim, cujas adjacências seriam urbanizadas com novas praças e avenidas, pondo-se a estação em comunicação fácil com os demais setôres urbanos. O alargamento da Avenida Bezerra de Menezes até a Praça Paula Pessoa e o seu prolongamento até a junção das avenidas do Imperador e Duque de Caxias, importam na solução de problema urbanístico; a realização de tal obra, tanto interessa à Rêde de Viação Cearense como à Cidade de Fortaleza.

d) — a atual estação central passaria a constituir uma estação das linhas suburbanas e dos trens de passageiros de pequeno percurso;

e) — a nova estação central — e portanto a de triagem — continuaria ligada à zona fabril fixada no PLANO DIRETOR, aproveitando-se todos os ramais que por ali passam, construindo-se novos desvios dentro dessa zona;

f) — o ramal marítimo, que passa em toda a zona fronteira à cidade, seria retirado; as composições que do pôrto procurassem as estradas de ferro, ou vice-versa, operariam através da estação de triagem, donde partiriam para o interior ou para a zona industrial.

Nos pontos expostos acima, pode-se dizer que não há novidade: porque de fato é essa a tendência que normalmente se observa quanto às modificações das ferrovias e suas terminais.

A lei constante verificada em tôdas as cidades que progridem e prosperam é a de ser afastado para a periferia da cidade o tráfego ferroviário. Fortaleza já vem observando de longa data essa tendência, e as nossas sugestões consistem tão sòmente em procurar uma sistematização que convenha inteiramente ao plano que estamos elaborando e ao progresso de nossas ferrovias.

7) — A CIDADE DO FUTURO

Já dissemos que há cêrca de cinqüenta anos Fortaleza não tem sofrido modificações na sua estrutura. Isso não significa que as administrações municipais, nesse período, tivessem descurado a solução de outros problemas urbanos. Na verdade, a zona urbana foi grandemente aformozeada pelo intendente Guilherme Rocha, que recompôs a Praça do Ferreira, criando o "Jardim 7 de Setembro"; essa praça sofreu reformas sucessivas, antes que chegasse à sua composição atual, destinada quase exclusivamente a estacionamento de automóveis e ponto terminal das linhas de transporte coletivo. Obra daquele intendente foi também a criação do "Jardim Nogueira Acioly" na Praça Marquês de Herval ou do Patrocínio, — depois José de Alencar, e do "Jardim Pedro Borges", na Praça da Sé. O "landscaping" da cidade não sofreu descontinuidade com a primeira gestão de Ildefonso Albano, que embelezou a Praça General Tibúrcio, criando para as adjacências do Palácio da Luz e da

Assembléia Estadual o caráter cívico que deve envolver os edifícios públicos. O alargamento e a recomposição da hoje Avenida Alberto Nepomuceno são, também, obras dêsse intendente que, anos após, voltando ao govêrno da Cidade, promovia a reforma do Parque da Liberdade, e depois, como Governador do Estado, iniciava a construção de vários edifícios públicos, em estilo néo-colonial, sob os traços do arquiteto Armando de Oliveira. Entre as duas gestões Ildefonso Albano foram inaugurados os bondes elétricos, nas linhas da Estação, Benfica, Fernandes Vieira, Mororó, Via Férrea e Alagadiço (1913), sendo as linhas da Praínha e Outeiro inauguradas depois. O advento da eletricidade deveria marcar, como marcou, o início de uma nova época na história da Cidade. Esta já havia recebido o benefício dos transportes de bondes de tração animal (1877), e a iluminação pública e particular vinham se utilizando da Ceará Gaz Co. Ltd., cujo contrato fôra celebrado em 1867.

Atento ao progresso da *urbs*, foram reiniciados os serviços da construção das redes de água e de esgotos sanitários, que por longos anos esteve interrompida. O Govêrno Justiniano de Serpa marcou a fase de reinício dos serviços, prosseguidos sem desfalecimento por Ildefonso Albano; no Govêrno do Desembargador Moreira da Rocha foram êsses melhoramentos inaugurados (1927). À obra de saneamento da Capital Cearense se ligam os nomes do Professor João Felippe, que a projetou, e do engenheiro Vitoriano Borges de Mello, que a levou a termo.

Higienizada a Cidade, cuidaram outros administradores de dar às suas ruas a feição moderna de que necessitavam e continuar a obra paisagística de Guilherme Rocha e Ildefonso Albano.

Ninguém fêz mais neste particular que o Prefeito Álvaro Weyne que, tendo administrado a *urbs* nos anos de 1928 a 1930, deixou traços indeléveis na modernização e aformoseamento da cidade.

O logradouro hoje denominado Praça Almirante Saldanha foi ajardinado e arborizado, parcialmente, estando à espera de um completamento até a Rua José Avelino; tratamento paisagístico recebeu também a Praça do Carmo, que contém o templo, bela e singela arquitetura, dedicado a Nossa Senhora do Carmo; foi melhorada a Praça Castro Carreira que, constituindo uma das portas da Cidade, reclama uma constante atenção dos poderes municipais; a Praça Comendador Teodorico, como a Praça Figueira de Melo e a Praça José Júlio, encontram-se também entre os logradouros que receberam o sôpro vivificador de Álvaro Weyne, que estendeu também a sua ação na abertura de ruas novas no Outeiro, Aldeota e zonas praieiras.

Niveladas as ruas, subordinados os passeios às linhas dos meios-fios, ajardinadas as praças, iniciada a arborização das vias, tornava-se necessário dar-lhes melhor pavimentação e um novo sistema de iluminação pública adequada à decência da *urbs;* à solução dêsses problemas entregou-se o Prefeito Tibúrcio Cavalcanti, juntando aos serviços prestados à cidade a promulgação, em bôa hora, de um novo Código de Obras, que abriu à construção particular novas perecpectivas.

Podemos dizer que com Tibúrcio Cavalcanti se encerrou o que chamaríamos o ciclo Paulet-Herbster, simbolizado pelo Boticário Ferreira. E a cidade que se encerrava no campo de atividades dêsses construtores, estava assim com as suas ruas niveladas e calçadas, com suas praças ajardinadas, com serviços regulares de iluminação pública e domiciliar, abastecida de água e possuindo um sistema de esgotos sanitários satisfatório, ainda que não modelar; um bom serviço telefônico; uma rêde de linhas de bondes cobria as ruas que solicitavam transportes. Estava realizado o sonho do Boticário Ferreira.

Em mais de um século de administração como povo independente várias gerações souberam cumprir o dever de legar aos pósteros uma cidade decente, quase modelar no panorama urbano do Brasil.

* * *

A área da cidade regularmente arruada no sistema em xadrez — limitada ao sul pela Rua Antônio Pompeu, a oeste pela Rua Dona Terêsa e a leste pela Avenida D. Manuel, cobrindo cêrca de 300 hectares, onde as construções se erguiam geralmente com um pavimento apenas — não poderia comportar população superior a 60.000 habitantes. Antes mesmo que essa população fôsse alcançada, a cidade se estendeu segundo vias radiais e sôbre arruamentos que, embora guardando relações, quanto a orientação, com os velhos logradouros, não obedeciam a nenhum plano regular.

Assim sendo, podemos dizer que, desde 1910 — cem anos após o plano Paulet —, a Cidade reclama um plano de extensão que a permitisse se alargar sem sacrifício do seu patrimônio urbanístico.

Não fôsse a bela herança recebida, não teria sido flagrante a irregularidade do desenvolvimento da cidade, pois não teria a constrastá-lo, paradoxalmente, como se fôra mais moderna, o velho quadro urbano.

Oportuno foi, pois, o apêlo que o Prefeito Adolfo Siqueira fêz no sentido de ser dada a Fortaleza uma nova planta, no momento em que esta já se tornava indispensável, dizendo então: "Achando-se esta capital se desenvolvendo de uma maneira vertiginosa e sendo intensa a febre de construções, reconstruções e divisões de terreno em todos os subúrbios, são na maioria das vêzes feitos por tentativas e com grande dificuldade, passando-se dias, às vêzes, para se conseguir locar com a necessária precisão o alinhamento de um prédio ou as direções exatas dos limites de um terreno. O antigo cadastro Herbster, para tais serviços, não pode ser mais consultado, pois a cidade nele contida já se estendeu em tôdas as direções para muito além do velho e perfeito levantamento. De grande e imperiosa necessidade é uma nova planta, a fim de serem evitados os futuros aleijões." (40)

E Raimundo Girão, de quem colhemos a citação feita, conclúi com as seguintes observações, que valem por um programa de urbanização: "E os aleijões continuaram, espalhadas as construções em ruas distribuidas sem nexo lógico, os bairros estanques sem intercomunicações, sem avenidas de contôrno, sem zoneamento, sem reservas verdes, numa persistência anacrônica dos cruzamentos de vias estreitas em ângulo reto, não mais condizentes com as novas e vitais exigências da circulação e do trânsito."

A necessidade de ser dotada Fortaleza de um novo plano não poderia ser mais discutida; o Prefeito Raimundo Girão, em quem tão bem ressoavam os desejos da Cidade, que exigia um novo plano, deu-se pressa a atender a essa aspiração, contratando o arquiteto Nestor Figueiredo, em 18 de dezembro de 1933, para elaborar o plano de remodelação e extensão da cidade; êsse trabalho, apenas iniciado, foi suspenso, em virtude do têrmo assinado em 19 de junho de 1935.

Mais de 10 anos se passaram sem que os trabalhos fôssem retomados; agravaram-se os problemas urbanos sem encontrarem solução geral, que os abrangesse nos seus múltiplos aspectos. Em dezembro de 1945, aceitando o honroso convite que nos foi feito pelo Interventor Federal Coronel José Machado Lopes, tivemos a oportunidade de examinar êsses problemas e iniciar o estudo, para firmarmos a base de sua solução.

A síntese de nossos esforços iniciais foi o PLANO DIRETOR, que submetemos à aprovação do Prefeito Clóvis de Alencar Matos, cuja inteligência esclarecida contou com o apôio decidido do Desembargador Feliciano de Ataíde, então Interventor Federal, que, pelo Decreto n. 729, de 20 de fevereiro de 1947, autorizou o "contrato para o estabelecimento do plano de urbanização" da Capital do Estado.

Nesse contrato foi estabelecida a preliminar de ser dada à Cidade um plano que pudesse comportar uma população de cêrca de 400.000 habitantes, que poderá ser alcançada dentro dos próximos 50 anos.

O crescimento demográfico da Cidade futura pode ser orientado pelos seguintes números:

1872	42.458	habitantes	(recenseamento)
1890	40.902	"	"
1900	48.369	"	"
1920	78.536	"	"
1930	126.666	"	(estimativa)
1935	143.277	"	"
1940	149.000	"	(recenseamento)
1945	161.500	"	(estimativa)

Êstes dados nos mostram que nas duas últimas décadas do 2º reinado houve diminuição da população da cidade, fato êsse observado em grande número de capitais de Províncias brasileiras, devido à centralização monárquica, que poucos recursos deixava aos erários das Províncias e dos Municípios. (41) Assinale-se também o progresso que se verifica entre os anos de 1920 e 1930, sem dúvida fruto dos substanciais melhoramentos trazidos pelos serviços de utilidade pública.

A Cidade não apresenta índice de mortalidade satisfatório, pois a média anual ainda oscila em tôrno de 25 por 1.000 habitantes. Não é utopia admitir-se que as nossas cidades — mercê de uma organização econômica regular, que permita aos seus habitantes um decente padrão de vida, e uma administração pública atenta aos problemas de higiene e saneamento — possam reduzir o índice de mortalidade a menos de 15 por 1.000; se isso fôsse conseguido, a Cidade de Fortaleza poderia ver diminuido de mais de 1.500 o número de cortejos fúnebres que anualmente atravessam a *urbs*.

Antes de mais nada, torna-se indispensável que o seu crescimento se faça de modo regular, possibilitando a Municipalidade dotar as suas diferentes zonas dos indispensáveis serviços de utilidade pública, principalmente os que dizem respeito à salubridade urbana, serviços êstes que não encontram base econômica e tributária numa cidade de desenvolvimento irregular ou anárquico.

O primeiro cuidado da Municipalidade será o de promover o preenchimento dêsses vasios urbanos, de modo que a Cidade cresça metòdicamente, como aconteceu na primeira fase de sua expansão (Plano Paulet-Herbster).

* * *

O circuito exterior, cujo extremo oeste é a Avenida Pasteur, e que ao sul passa junto à Lagôa de Porangabussu e a leste atinge o Pôrto do Mucuripe, limita uma área capaz de 400.000 habitantes, além da população que a zona rural poderá conter. Paralelamente à urbanização e remodelação de tôda a área contida no Circuito Exterior, será feita a reconstrução gradual do centro urbano, onde os atuais prédios, de 1 e 2 pavimentos, irão sendo substituídos por outros de altura moderada, o que permitirá ir alargando progressivamente as ruas centrais, de modo a poder concentrar maior população; a limitação de altura ao máximo de 23,50m, que julgamos indispensável fazer na zona central, com as restrições relativas aos pátios de iluminação e ventilação, manterão êsse adensamento dentro de limites razoáveis, de modo a evitar a hipertrofia do centro da Cidade.

Necessário é que se tenha em vista a importância que o tráfego exerce no desenvolvimento da Cidade, e que um sistema de avenidas capaz de distribuir as diferentes correntes de circulação é fator decisivo da comodidade dos munícipes.

A Inspetoria Estadual do Trânsito registrava, no corrente exercício, um total de 2.305 veículos, que se distribuiam do seguinte modo:

Bondes elétricos	53
Automóveis	710
Auto-ônibus	37
Auto-lotação	96
Caminhonetas	118
Caminhões	417
Motocicletas	98
Bicicletas	502
Carroças	306
Charretes	13
Carrinhos de mão	15

Como se vê, há apenas 90 veículos destinados a transporte coletivo (bondes e ônibus), trafegando em condições precárias, tanto no que diz respeito ao seu número e freqüência, quanto ao aspecto e comodidade que devem oferecer. Em condições também desfavoráveis estão quase tôdas as ruas percorridas por êsses veículos, seja por sua largura insuficiente, seja pela natureza de seu calçamento.

Daí encarecermos a necessidade de ser desenvolvida a nova estrutura urbana, constituída de avenidas, traçadas em várias direções, que importem em dar à cidade um traçado radial-perimetral, cuja justificativa e defesa já foi feita devidamente.

Estas novas avenidas, que fazem parte integrante do PLANO DIRETOR e do CÓDIGO URBANO e "deverão ser formadas pelo alargamento de logradouros já existentes, para um ou ambos os seus lados, abertas através de quadras já edificadas ou em terrenos vagos", terão sua largura compatível com a sua função, que será completada ou combinada com a de outras vias de caráter secundário ou local.

A seguir damos a descrição das avenidas que constituem a ossatura do PLANO DIRETOR:

1) — AVENIDA DO MUCURIPE, com a largura mínima de 30,00m (trinta metros), formada pelo alargamento do lado ímpar da rua Rufino de Alencar, atravessando em diagonal a Praça Cristo Redentor, continuando pela rua Monsenhor Tabosa, que deverá ser alargada para o lado ímpar até a junção com a rua Antônio Bezerra, partindo da qual segue a avenida Antônio Justa, com alargamento para ambos os lados, até a junção com a AVENIDA TRANSVERSAL Desembargador Moreira da Rocha (nº 18), onde muda de direção, devendo passar o seu eixo aproximadamente entre a igreja de Mucuripe e o cemitério local;

2) — AVENIDA RADIAL DO OUTEIRO, com a largura mínima de 27,00m (vinte e sete metros), que unirá a atual junção Floriano Peixoto-Liberato Barroso à junção Governador Sampaio-Franklin Távora, em via a ser aberta, passando em viaduto sôbre o côrrego Pajeú; a partir dessa última junção (Governador Sampaio-Franklin Távora), segue paralelamente à Avenida Santos Dumont, alargando, retificando e dando continuidade aos percursos formados pelas ruas Franklin Távora, Pinto Madeira, Eduardo Salgado e São Francisco, prosseguindo na mesma direção sôbre terrenos não urbanizados, até o cruzamento com o ramal ferroviário de Mucuripe. O lado ímpar dessa avenida corre paralelo ao lado par da Avenida Santos Dumont e é dêste distante 110,00m (cento e dez metros);

3) — AVENIDA AUXILAR, larga de 27,00m (vinte e sete metros), que partirá da avenida Visconde do Rio Branco, nas proximidades da junção desta com a rua João Brígido, entre a estação de bondes e a igreja de Santa Dorotéia; terá a sua diretriz paralela à rua Padre Valdevino e cortará em meio a série de quadras existentes entre a dita rua Padre Valdevino e a sua Antônio Sales, até o cruzamento com a AVE-

NIDA TRANSVERSAL Desembargador Moreira da Rocha (nº 18); dêste cruzamento e em linha diagonal, segue em linha reta até a junção da AVENIDA RADIAL DO OUTEIRO (nº 2) com o ramal ferroviário do Mucuripe;

4) — AVENIDA RADIAL DA BASE AÉREA, larga de 30,00m (trinta metros), que partirá de um dos ângulos da praça a ser aberta entre a igreja de Santa Dorotéia e a estação de bondes, passando por traz da dita igreja e seguindo paralelamente à avenida Visconde do Rio Branco, tendo o seu lado ímpar equidistante de 80,00m (oitenta metros) do lado par da dita avenida Visconde do Rio Branco, cortando terrenos ainda não arruados nem loteados, até a junção com o PARQUE MUNICIPAL a ser formado ao longo das margens do riacho Tauape, nos proximidades da base aérea; a partir dêste ponto a AVENIDA tomará o leito da Estrada de Mecejana (Estrada Transnordestina), ao longo da qual nenhuma construção será permitida a menos de 18,00m (dezoito metros), a contar do eixo da dita estrada de Mecejana. Esta AVENIDA deverá servir a núcleos urbanos satélites da CAPITAL;

5) — AVENIDA RADIAL CENTRO, larga de 30,00m (trinta metros), que partirá da praça dos Voluntários, passando ao lado do Parque da Liberdade, seguindo a rua Solon Pinheiro, alargando-se 30,00m (trinta metros) no seu lado ímpar, até a rua 13 de Maio, prosseguindo em linha reta, através de terrenos ainda não urbanizados, até fora dos limites suburbanos. Esta AVENIDA passa, "grosso modo", na bissetríz do setor urbano formado pelas Avenidas Visconde do Rio Branco e Visconde de Cauipe;

6) — AVENIDA RADIAL PARANGABA — Com a largura de 42,00m (quarenta e dois metros), segue as diretrizes da Avenida Visconde de Cauipe e da Avenida João Pessoa, cujo alargamento deverá ser feito pelo lado ímpar; esta radial começa na praça da Bandeira (antiga praça Visconde de Pelotas), formará a via que atravessará os terrenos não arruados e loteados, distante do centro urbano, onde poderão se formar núcleos satélites da Capital;

7) — RADIAL BEZERRA DE MENEZES — Esta radial partirá do cruzamento da avenida Imperador com a avenida Duque de Caxias, cortando em diagonal as quadras compreendidas pela rua D. Terêsa, avenida Duque de Caxias, avenida do Imperador, e rua General Clarindo, atravessando, ainda em diagonal a praça Paula Pessoa, e continuando com a diretríz e largura já observadas nos trechos já definidos da dita avenida Bezerra de Menezes, devendo prosseguir com a mesma largura através de todo o território do Município de FORTALEZA, com função regional, destinada a servir a núcleos satélites e com a largura de 40,00m (quarenta metros);

8) — AVENIDA RADIAL LIBERATO BARROSO — Esta será constituída pelo alargamento para 27,00m (vinte e sete metros) da rua Liberato Barroso (antiga Trincheiras), devendo êste alargamento ser feito sempre pelo lado par até a praça Fernandes Vieira. A partir desta praça, tomará o sentido oeste, atravessando terrenos ainda não urbanizados, passando sôbre a barragem do açude João Lopes, quando tomará uma direção paralela à da avenida Bezerra de Menezes e desta afastada de 850,00m (oitocentos e cinqüenta metros);

9) — AVENIDA RADIAL BEIRA-MAR — Larga de 24,00m (vinte e quatro metros), que partirá da junção da avenida Pessoa Anta com a avenida Alberto Nepomuceno, passando ao sul do poço da Draga e pelas encostas baixas dos morros litorâneos, numa direção paralela à rua Guilherme Rocha até alcançar a extremidade norte da avenida Tomás Pompeu, devendo continuar além dêsse limite, com largura e direção aproximadas;

10) — AVENIDA SUB-RADIAL DA BARRA DO CEARÁ — Partirá da Praça Fernandes Vieira, seguindo a diretriz da avenida Francisco Sá, a qual deverá ser alargada para o lado ímpar, para totalizar

27,00m (vinte e sete metros). Esta avenida atravessa a zona fabril e deverá se articular com a RADIAL LIBERATO BARROSO (nº 8) por sua vez continuada pela AVENIDA RADIAL DO OUTEIRO (nº 2);

11) — AVENIDA SUB-RADIAL DE PORANGABUÇU — Larga de 24,00m (vinte e quatro metros), que parte da margem sudoeste da lagôa de Porangabuçu e segue no sentido sudoeste, paralelamente à RADIAL PARANGABA (nº 6) e desta distante 850,00m (oitocentos e cinqüenta metros) atravessando terrenos em parte ainda não urbanizados;

12) — AVENIDA SUB-RADIAL AUXILIAR, que tem o seu início no CIRCUITO EXTERIOR (nº 13), corre paralelamente à anterior, da qual dista 850,00m (oitocentos e cinqüenta metros), atravessa terrenos em parte ainda não urbanizados; sua largura será de 27,00m (vinte e sete metros);

13) — CIRCUITO EXTERIOR, que será formado por uma série de logradouros de tipos diversos, envolvendo quase toda a área a urbanizar. Êste circuito se inicia na junção da RADIAL BEIRA-MAR (nº 9), com o prolongamento da avenida Pasteur e, seguindo por esta, corta ortogonalmente a SUB-RADIAL DA BARRA DO CEARÁ (nº 10) - Avenida Francisco Sá —, tendo uma largura de 35,00m (trinta e cinco metros, sendo o alargamento feito no lado ímpar. Êste trecho tem o comprimento de 1.850,00m (mil oitocentos e cinqüenta metros), atravessando em parte terrenos ainda não arruados ou loteados; a partir dêsse ponto toma uma direção normal à RADIAL BEZERRA DE MENEZES (nº 7), passando do lado leste da Secretaria de Agricultura do Estado do Ceará; êste trecho tem 1.800,00m (mil e oitocentos metros), terminando no início da SUB-RADIAL AUXILIAR (nº 12). A partir desta junção o CIRCUITO EXTERIOR toma a direção perpendicular às SUB-RADIAIS PORANGABUÇU (nº 11) e AUXILIAR (nº 12), até alcançar a margem sudoeste da lagôa de Porangabuçu, prosseguindo através de um PARQUE MUNICIPAL, de forma ciliar, que ocupará ambas as margens do riacho Tauape e as margens das lagôas de Porangabuçú e Tauape, numa faixa igual ou superior a 100,00m (cem metros) para cada lado; êste PARQUE MUNICIPAL, que se incorpora ao CIRCUITO EXTERIOR, termina no cruzamento do Riacho Tauape com a RADIAL DA BASE AÉREA (nº 4); a partir dêste cruzamento, o CIRCUITO EXTERIOR passa, com uma largura de 40,00m (quarenta metros) a acompanhar paralelamente o leito do RAMAL DE MUCURIPE, até atingir a ZONA PORTUÁRIA, onde o mesmo termina o seu percurso;

14) — CIRCUITO INTERMÉDIO — Inicia-se na RADIAL BEIRA-MAR, constituindo a avenida Tomás Pompeu o seu primeiro trecho; a partir do ângulo noroeste da praça Fernandes Vieira prossegue em direção perpendicular à rua Guilherme Rocha, através de terrenos não urbanizados, até unir-se com a RADIAL BEZERRA DE MENEZES (nº 7); prossegue em direção perpendicular à dita RADIAL BEZERRA DE MENEZES, seguindo a diretriz da rua D. Jerônimo, a ser alargada para 27,00m (vinte e sete metros) no seu lado par até o ponto em que o seu eixo cruza com o da rua 13 de Maio, onde será aberta uma nova praça; a partir desta praça o CIRCUITO INTERMÉDIO segue a diretriz da mencionada rua 13 de Maio, a ser alargada para 27,00m (vinte e sete metros), do lado par, atravessando, em grande parte, terrenos ainda não arruados e loteados até a ponte de travessia do riacho Água Nambi, a partir de cuja travessia toma a diretriz da rua Desembargador Pontes Vieira, que será retificada e alargada para 30,00m (trinta metros), e sempre na mesma direção, até unir-se ao CIRCUITO EXTERIOR (nº 13) depois de atravessar a AVENIDA TRANSVERSAL (nº 18) - Avenida Desembargador Moreira da Rocha;

15) — CIRCUITO DE IRRADIAÇÃO — A série de logradouros constituída pela avenida do Imperador, conectada com a rua Domingos Olímpio a ser alargada, do lado ímpar, para 30,00m (trinta metros) e

que unirá a praça dos Libertadores ao início da RADIAL DA BASE AÉREA (nº 4), até onde deve prolongar-se a avenida D. Manuel, também alargada para 30,00m (trinta metros), de ambos os lados; seguida a diretriz desta última avenida em toda a sua extensão até articulá-la, na praça Cristo Redentor, com o prolongamento no sentido sul da avenida Almirante Saldanha; esta série formará o PERÍMETRO DE IRRADIAÇÃO com o objetivo de interceptar e articular as várias radiais já discriminadas e envolver o centro comercial da GRANDE FORTALEZA;

16) — CIRCUITO COMERCIAL — Êste circuito envolverá o atual centro comercial e forma-se pela rua General Sampaio, a ser alargada para 25,00m (vinte e cinco metros), do lado ímpar, seguida da avenida Duque de Caxias, a ser alargada para 30,00m (trinta metros) em ambos os lados, e a partir do cruzamento desta com a RADIAL CENTRO, (nº 5) segue por esta no sentido norte e continua pela série de logradouros formada pelas ruas Sena Madureira e Conde d'Eu e avenida Alberto Nepomuceno, até o início da RADIAL BEIRA-MAR (nº 9);

17) — AVENIDA TRANSVERSAL RUI BARBOSA — Esta Avenida conectará as avenidas nºs 1, 2, 3, 13 e 14; a sua largura deverá ser de 24,00m (vinte e quatro metros), sendo o alargamento feito para o lado ímpar.

18) — AVENIDA TRANSVERSAL DESEMBARGADOR MOREIRA DA ROCHA, com largura e função semelhante às da anterior, devendo entretanto o seu alargamento ser feito para o lado par.

19) — AVENIDA TRANSVERSAL PADRE ANCHIETA, será formada pelo logradouro dêste nome, alargado para 25,00 (vinte e cinco metros) do lado par; a partir do seu cruzamento com a RADIAL LIBERATO BARROSO (nº 8), toma uma direção normal à SUB-RADIAL DA BARRA DO CEARÁ (nº 10), cruzando esta e prolongando-se até a RADIAL BEIRA-MAR (nº 9). O prolongamento no sentido sul da AVENIDA TRANSVERSAL PADRE ANCHIETA se faz perpendicularmente à RADIAL BEZERRA DE MENEZES (nº 7) e termina na margem esquerda da lagôa de Porangabuçu.

* * *

Submetendo o presente relatório ao Exm.º Sr. Prefeito Municipal de Fortaleza, damos por terminada a primeira fase da tarefa, onde envidamos os nossos melhores esforços no sentido de corresponder à honrosa e nobre confiança que as autoridades do Estado do Ceará e da Cidade de Fortaleza nos concederam.

Esperamos desenvolver a segunda fase dos nossos trabalhos de modo que possa a Cidade, dentro em breve, contar com o Plano de Remodelação e Extensão que é, sem dúvida, uma de suas aspirações mais legítimas, porque é o prosseguimento de uma tradição de disciplina, progresso e trabalho.

BIBLIOGRAFIA

1 — Pe. Dr. Serafim Leite — História da Companhia de Jesus no Brasil.

2 — 3 — 12 — Capistrano de Abreu — Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil.

4 — 6 — 7 — 9 — 15 — 24 — Waldery Uchôa — Fortaleza.

5 — 11 — 14 — 16 — 17 — 21 — 22 — 27 — 28 — 29 — 40 — Raimundo Girão — A Cidade de Fortaleza.

8 — 10 — 13 — Rocha Pombo — História do Brasil.

18 — 19 — 23 — 26 — Pereira da Silva — História da Fundação do Império do Brasil.

20 — 41 — J. O. de Saboya Ribeiro — Evolução Urbana do Brasil.
25 — Koster — Travels in Brazil — Cit. R. Girão.
30 — Agassiz — Voyage au Bresil — Cit. R. Girão.
31 — Orlando de Carvalho — Problemas Fundamentais do Município.
32 — Lewis — The Planning of the Modern Cities.
33 — 35 — J. O. de Saboya Ribeiro — A Esplanada de Santo Antônio.
34 — Raymond Unwin — London Town Planning Conference — Cit. Lewis.
36 — F. Lavedan — Qu'est-ce Que L'Urbanisme.
37 — René Danger — Cours d'Urbanisme.
38 — W. Azevedo — Urbanismo no Brasil.
39 — H. Bartholomew — Plan of Memphis.